

# ORIGINARIS DE VILASSAR DE MAR AL NAUFRAGI DEL *TITANIC*, FRANCISCO i JOSÉ PEDRO CARRAU DE CAN FRANCISCÓ

Jordi Casanovas Berdaguer (Recercador del CEV)

**Resum:** Aquest article tracta dels joves Francisco M. i José Pedro Carrau desapareguts en el naufragi del *Titanic*, resumint la seva tràgica història a bord del vaixell i posant especialment de relleu el seu origen vilassarenc i els vincles de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i de Montevideo.

**Paraules clau:** Naufragis, *Titanic*, transatlàntics, salvament, Can Franciscó, Cal Pep, Carrau & Cia.

**Introducció:** No es cap descobriment afirmar que el *Titanic* i tot el que l'envolta ha fascinat sempre amplis sectors de l'opinió pública durant el segle XX i continua al segle XXI. La seva popularitat, malgrat el temps transcorregut, s'ha incrementat i ha deixat en segon terme o oblidat les tragèdies que comportaren l'enfonsament de transatlàntics amb major nombre de víctimes com el "Lusitania" (any 1915, 1900 naufrags), l'Andrea Doria (any 1956), el WilhemGustlof (any 1945, 9.600 víctimes), l'Athenea (any 1939) o els de bandera espanyola com el Cabo San Antonio (1940), el Sirius (any 1906), el Príncipe de Asturias (any 1916, 457 víctimes), el Valbanera (1919, 488 víctimes). Aquesta popularitat ha propiciat l'interès dels investigadors i el sorgiment de nombroses iniciatives científiques i comercials per donar resposta a l'afany de coneixements del públic. Hollywood, que ha col·laborat en el mite amb més tretze pel·lícules entre d'elles l'any 1997 amb la producció i exhibició de la més exitosa pel·lícula (director J.Cameron), seria un exemple conegut, però també ho serien l'elaboració de l'*Enciclopèdia Titanica*, l'existència de diverses associacions com la *Titanic Historical Society* que vetllen per la seva memòria, del *Titanic Museum*<sup>1</sup>, les expedicions submarines de recuperació d'objectes, la bibliografia i els articles escrits des de tots els punts de vista, les exposicions d'objectes recuperats... Les tecnologies digitals i les xarxes socials a Internet desenvolupades els últims deu

---

<sup>1</sup> Veure les referències dels webs a l'apartat de bibliografia i fonts documentals.

anys han propiciat l'accés i la difusió. De segur que el fet de la celebració aquest any 2012 del seu centenari li ha donat un major impuls i dimensió, i ha ajudat encara més a la seva mitificació global. Una simple recerca als buscadors donen xifres estratosfèriques: més de cent cinquanta milions d'entrades clicant la paraula *Titanic*. En l'apartat llibres en llengua anglesa les referències serien més de vuitanta vuit milions, en llengua castellana catorze milions i en llengua catalana més de cent seixanta mil...

Al nostre país, com no podia ser d'altra manera, l'interès per la tragèdia del *Titanic* ha estat igualment present en tots els mitjans de comunicació, sigui amb suport audiovisual, digital o paper, en especial els últims quinze anys. I també a la nostra comarca del Maresme i a Vilassar de Mar. La masnovina Sara Masó i Maristany amb el seu llibre *L'imprudència del Titanic* de l'any 1998, i l'excel·lent article del vilassarenc Agustí Martín i Mallofré al monogràfic de la revista *Singladures* n° 22 d'abril de l'any 1998 amb el títol *Titanic, un abans i un després* en serien exemples destacats. Ambdós autors repassen la idea, la motivació i la gènesi de la seva construcció, les característiques tècniques descomunals per la seva època, el luxe i la magnificència, la conducta dels principals protagonistes, el procés d'enfonsament, les mesures de salvament dels passatgers així com les causes de la tragèdia i la investigació posterior, i les conseqüències que comportà en la construcció dels futurs vaixells en la navegació transatlàntica. Uns treballs excel·lents.

Des de 1998, però, han succeït moltes coses entorn del *Titanic* com hem explicat, entre d'elles la publicació i difusió, en llengües diferents de l'anglès, en llocs webs especialitzats, d'un munt de documentació, llibres, articles, teories, fotografies, vídeos, relats autobiogràfics, relació d'objectes recuperats... que fins la generalització de les tecnologies de la informació eren de difícil accés. Un exemple és la llista de passatgers y de tripulants que permet saber la ubicació dels mateixos en el vaixell en funció de primera, segona o tercera classe segons el passatge amb el que efectuaven el viatge i la zona del vaixell per on es movien i conèixer amb exactitud el nom, cognom i nacionalitat de tots el passatgers i tripulants. També l'interès del tema ha afavorit la sortida a la llum i la traducció a d'altres llengües de declaracions, articles i l'edició de publicacions d'experiències que feren en el seu moment molts dels supervivents, avui ja desapareguts, que d'altre forma romandrien oblidades o en un cercle més restringit.

En aquest sentit, un fet cabdal pel que fa la motivació d'escriure aquest article, té relació amb l'esmentada publicació de les llistes de passatgers i el descobriment que entre els passatgers i passatgeres no britànics o anglosaxons n'hi viatjaven de

moltes més nacionalitats, entre ells alguns amb passaport espanyol o de països sud-americans. Aquests últims anys hem sabut el nom i cognoms dels catalans que hi viatjaven i s'ha publicat força material sobre el tema. Al *Titanic* hi viatjaven cinc catalans, quatre dels quals salvaren la vida. Entre els supervivents consten les germanes Florentina i Assumpció Duran (de Lleida), Emili Pallars Castelló (de Lleida) i Julià Padró Manent (de Lliçà de Munt), no se salvà Juan Monrós (de Barcelona) que morí en l'enfonsament. El que no se sabia, o se sabia de manera restringida o reduïda als cercles familiars de Montevideo i Vilassar de Mar, és que hi viatjaven també amb passaport uruguaià en Francisco M. Carrau Rovira (1884-1912) i José Pedro Carrau Esteve, d'origen català, fills de pares vilassarencs que s'establiren a l'Uruguai durant el segle XIX. Els dos moriren durant l'accident.

En aquest article volem, per una part, retre'ls un homenatge, ara que es compleix el centenari de la seva desaparició, explicitant les seves trajectòries i les de les seves famílies de l'Uruguai, posant de relleu els seus forts vincles familiars amb la resta de les famílies Carrau de Vilassar de Mar, entre les quals es troben la de l'autor d'aquest article, descendent per línia materna. I també precisar amb exactitud el grau de parentesc entre els dos desapareguts atès les informacions contradictòries publicades. Per altre part donar notícia del que feren les darreres setmanes de la seva vida, i en especial el seu capteniment els últims dies i hores a bord del *Titanic* fins el moment del sinistre.

## **L'ORIGEN VILASSARENC DE FRANCISCO M. CARRAU ROVIRA I DE JOSÉ PEDRO CARRAU ESTEVE**

Les dades d'una investigació genealògica i documental en diferents arxius de Vilassar de Mar, Montevideo i Santiago del Estero, efectuada per l'autor d'aquest treball ha permès desvetllar l'origen i el grau de parentesc d'en Francisco M. Carrau Rovira i en José Pedro Carrau Esteve, tots dos fills de vilassarencs de mar<sup>2</sup>. Les exposem a continuació.

En Francisco M. Carrau Rovira havia nascut el 8 de novembre de 1884 a Montevideo, Uruguai era setè fill del vilassarenc Pere Carrau Ferrés (1838-1924) i

---

<sup>2</sup> Veure "*Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo*" de l'autor de l'article.

d'Antònia Rovira Pareta (?-1908), filla de catalans de Malgrat de Mar, casats a Montevideo l'any 1868 i establerts definitivament a l'Uruguai.

El pare, del Francisco M., Pere Carrau Ferrés nascut al c/ de Sant Josep pertanyia a l'extensa nissaga de Can Franciscó, i el 1855 s'havia embarcat cap l'Uruguai reclamat per els seus cosins germans Joan, Pau i Josep Carrau Ferrés per impulsar el seu negoci *pulperia El Navio*.

En Joan Carrau Ferrés (1822-1897) havia estat el primer dels Carrau que va arribar a l'Uruguai l'any 1841 i el primer iniciador del negoci. Del 1855 al 1866 els germans Joan, Pau i Josep i el seu cosí Pere<sup>3</sup>, com a soci habilitat, desenvoluparan l'empresa que tindrà diverses denominacions fins l'actual "Carrau & Cia" una potent empresa distribuïdora d'alimentació i avui la de més antiguitat de l'Uruguai.

A partir de 1868, després del retorn a Catalunya per diverses circumstàncies dels seus cosins, en Pere es farà càrrec del negoci com soci-gerent de Carrau & Cia. El retorn dels cosins Joan i Pau Ferrés després, a Catalunya, no representà cap trencament. Els Carrau dels dos costats de l'Atlàntic mantindran com veurem



▲ Francisco Carrau M. Rovira  
(Museu Carrau & Cia, Montevideo).

▼ Joan Carrau Ferrés  
(Museu Carrau & Cia, Montevideo).



<sup>3</sup> Les biografies d'aquests primers Carrau vilassarencs que recalaren a l'Uruguai es poden llegir a la pàgina 113 i següents del llibre *El Vilassar de Mar dels indians* de T. Cabré i M. Olivé. Es recomana fer-ho amb prevenció atesa la quantitat d'inexactituds que conté. També, en el relat autobiogràfic de Joan Carrau Ferrés *Diario de Don Juan Carrau 1851*, el *Libro de apuntes de Pedro Carrau de 1878* que es conserven a Carrau & Cia de Montevideo, i el llibre *Un linaje catalán en el Río de la Plata* de R.L. Plaza N.



▲ Logotip de Carrau & Cia.

Magatzem c/ Zabala Carrau & Cia.



▲ Pere Carrau Ferrés  
(Museu de Carrau & Cia, Montevideo).

estret contacte familiar i de negocis, atès que en Joan Carrau Ferrés i, després, els seu fills desenvoluparan a Vilassar de Mar una empresa d'exportació (Vinos Hijos de Juan Ferrés) que mitjançant vaixells de la seva propietat comercialitzarà els seus productes a diversos països americans. El distribuïdor a l'Uruguai serà sempre Carrau & Cia.

Des de el 1868, doncs, la direcció de Carrau & Cia a l'Uruguai restarà a càrrec de Pere Carrau Ferrés que la desenvoluparà, consolidarà i integrarà progressivament a la direcció del negoci a quatre dels seus fills. Entre ells es distingirà per la seva preparació en Francisco M., el seu setè fill, que, tot i la seva joventut, destacarà per la seva visió comercial i organitzativa. Serà un puntal tan bàsic en el desenvolupament de la firma que el 1908, en arribar l'hora de retirar-se en Pere Carrau de la primera línia de l'empresa, li confiarà la direcció. Carrau & Cia, avui una gran empresa de distribució, era a més, en aquell temps, consignatària marítima i operava en altres negocis en un context de creixement de l'Uruguai situat, com l'Argentina, entre els deu primers països del món<sup>4</sup>.

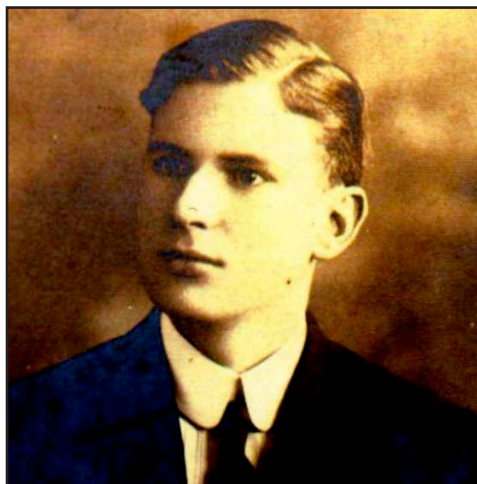
En el moment de la seva desaparició en el naufragi del *Titanic*, Francisco tenia 27 anys, portava doncs quatre anys a la direcció de l'empresa, l'havia consolidat i tenia molts projectes de futur. Gaudia

<sup>4</sup> La història de Carrau & Cia es pot llegir en el llibre commemoratiu dels seus 150 anys elaborat i editat el 1993 *150 Años embarcados en la misma empresa*. També de forma reduïda al seu web: <http://www.carrau.com.uy/home1.php>



de gran prestigi entre els socis i s'havia guanyat el respecte dels treballadors de la firma. Solter i sense compromís amorós dedicava totes les energies a la firma. En Francisco i en José Pedro, l'altre Carrau víctima de l'enfonsament, viatjaven amb passaport uruguaià, després d'un viatge de negocis per Europa.

En José Pedro Carrau Esteve, l'altre fill de vilassarenc desaparegut, era descendent igualment de l'extensa nissaga dels Carrau de *Can Franciscó*, però amb el matís que el seu avi vilassarenc, Josep Carrau Ferrés 1827-1876, en establir-se al c/ de Sant Roc rebé el sobrenom de (a)



▲ José Pedro Carrau Esteve  
(Arxiu família Berdguer Casanovas)

*Pep de Cal Pep*. En conseqüència en José Pedro pels vilarassencs descendia dels Carrau de *Cal Pep*. Havia nascut a Santiago del Estero (Argentina) el 30 d'agost de 1894 i va ser inscrit al registre com uruguaià, nacionalitat de la seva mare.<sup>5</sup>

El seu pare Francesc Carrau Pérez (a) *Francisquet de Cal Pep* havia nascut a Vilassar de Mar en 1858. Va romandre ala vila durant la seva joventut fins que es traslladà a l'Uruguai seguint l'estela del seu pare i germans, on es va casar amb Margarita Esteve Etchebury.

El pare d'en Francesc i avi d'en José Pedro era, com hem indicat, en Josep Carrau Ferrés (a) *Pep de cal Pep* i era germà d'en Joan i Pau amb els quals restà a l' Uruguai força anys col·laborant en el desenvolupament de Carrau & Cia abans de retornar a Catalunya. Casat a Montevideo amb Rosa Pérez Mariño muntarà a Vilassar de Mar un establiment de cansaladeria al C/ de Sant Joan nº 19-23 coneguda per *Cal Pep de Dalt*<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Investigació genealògica efectuada per l'autor a Vilassar de Mar, Santiago del Estero i Montevideo. Completada amb la informació del llibre de Damià Bas *Galeria de penja-ases (motius dels vilassarencs de mar)*.

<sup>6</sup> L'existència de l'establiment es mencionada per l'historiador Damià Bas en el seu article: *Carrers de Vilassar 1 Carrer de Sant Joan* a la revista *Singladures* nº 6 de l'any 1986. Com comenta D. Bas els establiments d'aquesta família n'eren dos un anomenat *Cal Pep de Dalt* i un altre obert posteriorment el de *Cal Pep de Baix*.

A Montevideo tant en Francesc com els seus germans es van dedicar als negocis, col·laborant amb els seus cosins Carrau Ferrés. Sobre l'any 1890 en Francesc Carrau Pérez amb el seu germà Joan es traslladarà una temporada a Santiago del Estero (Argentina) on serà soci d'un altre vilassarenc, en Pau Berdaguer Ferrés (1865-1936) descendent dels Berdaguer de "Can Canyero" del c/ de Sant Llorenç, que havia adquirit fortuna i posició social en aquesta població. L'estada de la família Carrau-Esteve en aquesta ciutat argentina durant alguns anys és la causa del naixement de José Pedro a Santiago del Estero. Posteriorment la família retornarà a Montevideo on s'hi establirà definitivament, a diferència de la resta dels germans Carrau-Pérez que retornaran a Vilassar de Mar.

Poc sabem de la trajectòria de José Pedro durant els seus disset anys de vida, fins la seva desaparició en l'enfonsament del *Titanic*. Probablement passaria els seus primers anys a Santiago del Estero on el seu pare era propietari d'una casa i, segurament, iniciaria els estudis a Montevideo, en retornar-hi la seva família. Sí sabem que l'any 1912 acompanyarà en el viatge a Europa el seu cosí. Per la tradició familiar sabem que aquest, en Francisco M. Carrau Rovira, director ja de la Carrau & Cia., va acordar amb el seu pare, el vilassarenc ja citat Francesc Carrau Pérez, que fes el viatge. El convencé dient-li: "Deixi'm portar el nen, li tornaré fet un home". L'acompanyà, amb el pretext que faria de secretari i ajudant. Talcom muntaven les estratègies les famílies en aquella època tot fa pensar que l'aprenentatge que efectuaria al costat de Francisco M. li reservava un futur brillant. Futur que s'estroncà amb l'accident.

Una qüestió que s'ha de precisar és la relació de parentiu entre el Francisco M. i el José Pedro, ateses les informacions contradictòries difoses en diverses publicacions i webs. Podem dir amb tota seguretat, un cop elaborada la genealogia dels Carrau, que eren cosins tercers. En Francisco M. era cosí segon del pare de José Pedro, Francesc Carrau Pérez, que eren de la mateixa generació. En José Pedro, d'una generació posterior, era, doncs, cosí tercer. Per explicar-ho millor. Quatre són les famílies Carrau establertes a l'Uruguai durant els segles XIX i XX, tres són descendents dels germans Joan, Pau i Josep Carrau Ferrés, i una quarta del seu cosí germà de mateixos cognoms Pere Carrau Ferrés. En Francisco M. Carrau Rovira pertanyia a aquesta última, i en José Pedro Carrau Esteve a la de Josep Carrau Ferrés, que era el seu avi<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Veure: *Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo* de l'autor de l'article.

## EL TRANSATLÀNTIC *RMS TITANIC*. BREU NOTA SOBRE LES SEVES CARACTERÍSTIQUES, LES SINGLADURES I CIRCUMSTÀNCIES DEL SEU FINAL.

Com explicàvem a la introducció d'aquest treball, el *Titanic* i les circumstàncies del seu enfonsament ha estat, és i continuarà essent el naufragi més estudiat de la història. Les fonts d'informació descriuen profusament les característiques tècniques del vaixell, la tripulació, la cronologia dels fets, el comportament dels passatgers, el salvament, les causes etc.. Són fonts públiques i fàcilment accessibles pel públic en general, i per tant permetrien donar-les per sabudes i no fer-ne referència en un article sobre aquesta temàtica. Pensem, però, que hem d'incloure-les, ni que sigui de manera abreujada, com a recordatori i, sobretot, per contextualitzar el fets que van viure en Francisco i en José Pedro Carrau, fets que descriurem a continuació<sup>8</sup>.

El RMS *Titanic* (en anglès: Royal Mail Steamship Titanic, *Vaixell Correu Reial Titanic*) era el segon de tres transatlàntics de la companyia anglesa *White Star Line* (junt amb el RMS *Olympic* i el HMHS *Britanic*) que pretenien dominar el negoci dels viatges transoceànics a principis del segle XX.



▲ R.M.S. *Titanic* (fotografia Enciclopèdia Viquipèdia).

---

<sup>8</sup> Seguim per la redacció de l'apartat la descripció i dades de l'article "El Titanic, un abans i un després" d'Agustí Martín i Mallofré i especialment l'Enciclopèdia Lliure Viquipèdia en les seves versions catalana, francesa i italiana. Veure: <http://ca.wikipedia.org/wiki/Titanic>





Tots tres destacaven per la seva grandària, luxe i avenços tècnics davant els transatlàntics de la competència, el RMS *Mauretania* i el RMS *Lusitania*, de la Cunard Line. El *Titanic* fou avarat el 1911 i entrà en servei l'any següent, essent el vaixell de passatgers més gran i luxós de l'època, juntament amb el RMS Olympic. Els tres transatlàntics, dits de classe "Olympic", van ser dissenyats per Thomas Andrews i foren construïts a les drassanes de Harland and Wolff a Belfast (Irlanda del Nord).

### Dades tècniques:

Desplaçament:	52.300 t (46.328 de tonatge)
Eslora:	269 m
Mànega:	28,2 m
Puntal:	53,3 m
Cobertes:	9
Propulsió:	Dos hèlixs laterals de 3 pales, i una hèlix central de 4 pales. 29 calderes «enorme», amb 2 màquines alternatives de 4 cilindres de triple expansió i 1 turbina Parsons de baixa pressió.
Potència:	46.000 CV (disseny) - 59.000 CV (màxima)
Velocitat:	21 nusos (39 km/h)
Capacitat:	3.547 (passatgers i tripulació)

El *Titanic* es va dissenyar emprant algunes de les tecnologies més avançades de l'època, com mampares hermètiques que dividien el buc en 17 seccions independents i que es creia que podien mantenir-lo a la superfície en cas de trencament d'una part del buc; anava dotat de telegrafia, un nou disseny d'hèlix de tres pales i les instal·lacions de primera classe no tenien comparació amb les d'altres vaixells pel que fa a luxe. Complia amb totes les normes de seguretat exigides per la legislació britànica i nord-americana.



▲ Logotip White Star Line  
(Enciclopèdia Viquipèdia).

Com comentàvem, en el seu temps el *Titanic* no tenia un rival igual en luxe i elegància. Comptava amb decoracions basades en estils clàssics, com l'Imperi, Regència, Lluís XIV, Lluís XV, Lluís XVI, Adams, Modern, Jacobí, entre d'altres... Les instal·lacions de primera classe incloïen gimnàs, pista d'esquix, hotel, restaurant a la carta, terrassa, cafeteria, piscina interior, bany turc, biblioteca, sala



▲ Les hèlix del *Titanic* (fotografia Titanic Exhibition).

▼ (fotografies Enciclopèdia Viquipèdia). ▼



de lectura i correspondència... Les cabines estàndard de primera classe van ser decorades amb revestiments de fusta blancs, mobles costosos i altres decoracions elegants. Comptaven, a més, amb banys compartits que disposaven d'aigua calenta i freda. Hi havia també estufes elèctriques. Les instal·lacions estaven connectades per dues escales sumptuoses.

Els passatgers de segona classe gaudien de cabines sovint equivalents a la primera classe d'altres vaixells. Les escales i un ascensor els donaven accés a la coberta del vaixell. Disposava de menjadors, el saló de fumadors, la seva pròpia biblioteca i disposaven d'accessos a les cobertes reservades.

La tercera classe també proporciona un bon nivell en comparació amb altres vaixells, amb cabines que oferien, d'abril fins a agost, lliteres i petits dormitoris



▲ Cartell promocional RMS Titanic  
(arxiu Carrau & Cia).

Capità E. J. Smith i  
oficials del RMS Titanic  
▲  
(fotografia Enciclopèdia Viquipèdia).

per a homes sols al front. Les dones que viatgen soles i les famílies s'agrupaven al centre. Disposava de menjador i de cuina pròpia, i els passatgers tenien accés a dos espais del pont.

El vaixell era comandat pel veterà capità Edward John Smith, el més experimentat i prestigiós de la *White Star Line*, que efectuava el seu últim viatge abans de jubilar-se, i l'acompanyaven set oficials. El nombre total de tripulants era de 889, de les quals 66 pertanyen a la tripulació de coberta (oficials, mariners, vigilant, operadors de ràdio...), 325 eren enginyers i personal mecànic i de manteniment (mecànics, greixadors, electricistes, bombers, etc.), i 471 homes i 23 dones formaven part del personal de l'hostaleria del vaixell (hostesses, màitres, cuiners, cambrers, personal de cabina,...).

El *Titanic* havia contractat una orquestra formada per vuit músics que amenitzaven les vetllades de la primera i segona classe, i que va entrar en la llegenda pel seu comportament heroic durant les hores prèvies a l'enfonsament. L'orquestra no era part de la tripulació i s'allotjava en les cabines de la segona classe.

Tot i que tenia capacitat per a 3.547 passatgers i tripulació, en aquest primer i únic viatge (de fet solament va navegar 96 hores) al vaixell hi viatjaven un total de 2.224 persones. Dels quals 1.316 eren passatgers, 325 pertanyen a la primera classe, 285 a la segona, i per l'últim 706 persones a la tercera. Un total de 922 passatgers van embarcar a Southampton (Anglaterra), 274 a Cherbourg (França) i 120 a Queenstown, (avui Cobh, Irlanda).

La primera classe, on viatjaven Francisco M. Carrau Rovira i José Pedro Carrau Esteve, acollia homes de negocis, artistes, alts oficials militars i polítics, entre d'altres. Sovint eren acompanyats per una gran quantitat d'equipatge i de personal de servei. Entre ells viatjava Joseph Bruce Ismay, vice-president de la I.M.M.C, i de la White Star Line, i Thomas Andrews, l'enginyer en cap dissenyador de la nau. Tots dos viatjaven a fi d'observar els defectes que pogués presentar el navili.

La segona classe era més heterogènia, incloïa contractistes, mestres, clergues, i alguns immigrants rics que retornaven al seu país d'origen. Gaudien d'un confort superior al que tenien els vaixells de primera classe d'altres companyies.

Finalment la tercera classe, era la classe on viatjaven els immigrants. Famílies, moltes de grups de deu persones... Provenien de moltes parts del món: Escandinàvia, Europa de l'Est, Irlanda i fins i tot d'Àsia. Abans de l'embarcament i l'arribada a Nova York, aquestes persones estaven subjectes a controls sanitaris estrictes i separats dels altres passatgers (d'acord amb la regulació nord-americana de l'època molt estricta).

La ruta del *Titanic* s'iniciava en el port de Southampton des d'on viatjaria a Cherbourg on embarcaven més passatgers, i després enfilava fins a Queenstown, Cork, Irlanda on embarcaven passatgers de tercera classe i el correu. Des de la badia de Cork enfilava sense més escales cap a Nova York

El *Titanic* va tenir un viatge agradable. El dia 10 d'abril salpà de Southampton les 12:15 hores, sota l'atenta mirada de milers de persones, arribant a Cherbourg a les 18:35 h. i sortí cap Queenstown, a la badia de Cork, Irlanda on atracà, com estava previst, el dia 11 d'abril per embarcar passatgers de tercera classe i el correu.

La resta del dia 11 i el 12 van transcórrer sense novetat, però el 13 d'abril començaren a arribar els primers informes que s'albiraven blocs de gel en la ruta preestablerta, almenys una dotzena de missatges van poder ser rebuts abans que el telègraf Marconi fallés durant 10 hores.

Un cop restablerta la comunicació a la cabina de ràdio, els radiotelegrafistes començaren a rebre avisos de perill d'icebergs, però foren ignorats o no considerats d'importància per l'oficialitat de guàrdia.

El clima es refredà a mesura que s'apropaven als grans bancs de Terranova i el



capità Smith manà alterar una mica el rumb per passar més cap al sud dels grans sectors d'icebergs. La velocitat era de 22 nusos i Smith consultà el vicepresident J. Bruce Ismay si podia baixar-la, cosa que aquest no acceptà, fent veure al capità que desitjava fer el millor temps en el viatge inaugural.

L'últim vespre, el del 14 d'abril, va sorprendre el *Titanic* navegant en aigües molt tranquil·les. Quan la nit, molt freda, va caure, el navili navegava en una zona d'aigües quietes, sense onatge, un vertader mirall líquid negre, que era un inconvenient per divisar icebergs. El capità consultà de nou J. Bruce Ismay, vicepresident de la companyia, si podia reduir la velocitat, però no obtingué l'aprovació d'aquest; Smith manà llavors redoblar la guàrdia dels sentinelles a proa i a la cofa.



▲ Itinerari del *Titanic* fins l'acció (imatge Enciclopèdia Viquipèdia).

Poc abans de la mitjanit, a les 23:40 h. del 14 d'abril, amb una nit estelada i un mar excepcionalment tranquil, els guaites donaren alarma d'iceberg al davant, a 600m de la proa. El primer oficial de guàrdia en aquell moment, donat que el capità Smith s'havia retirat a la seva cabina, intentà evitar la col·lisió, primer girant el timó (molt petit per la longitud del navili) tot a estribord, seguidament donant marxa enrere, cosa que fou fatal, atès que el timó va perdre pressió de virada. El vaixell en l'últim minut arribà a evitar el xoc frontal (amb el que segurament segons els experts, no s'hagués enfonsat i hagués estat capaç de seguir navegant fins a Nova York sense problemes). Finalment el navili va fregar l'iceberg obrint-se les plaques d'estribord amb sis bretxes diferents que en total en sumaven cinc compartiments amb aigua. El *Titanic* quedà sentenciat.



Arran de l'impacte el capità Smith, que es trobava a la seva cabina, sortí i s'informà del que havia passat. Va fer aturar immediatament el vaixell i repassar per un fuster tot el navili. El seu informe va ser decebedor: cinc dels seus compartiments estancs davanters d'estribord es corbaven cap endins, van saltar les rebladures i s'inundaren. Si al principi el dany no semblava fatal, una nova repassada del fuster amb el dissenyador del vaixell Thomas Andrews, va predir l'increïble: l'enfonsament del *Titanic* seria només qüestió de dos a quatre hores.

El capità i l'oficialitat varen quedar estupefactes. Smith va intentar no infondre el pànic, va instruir els seus oficials per a l'abandonament del vaixell. Però va restar impactat i en estat de xoc, sabia per simple aritmètica que molts passatgers moririen per l'escàs número de bots. D'aquí endavant es mostrà inoperant amb l'escàs temps, erràtic i aliè a la situació i en la seva forma d'actuar.

A les 00:05 hores es va donar l'ordre d'evacuació del vaixell i s'emeté el primer missatge d'auxili amb l'antiga forma de demana socors: "CQD CQDCQDCQDCQD de MGY MGYMGYMGYMGY posició 41.44 N 50.24 W". A més, en altres trucades s'utilitzaren les sigles SOS, essent un dels primers operadors en emprar aquesta forma de demanda d'auxili.



▲ Gravet de l'època de l'enfonsament del *Titanic*  
(Enciclopèdia Viquipèdia).



El primer vaixell que va contestar va ser el *Frankfurt* que era a 170 milles de distància. Poc després el vapor *Carpathia* de 13.000 tones, de la companyia Cunard, que portava 750 passatgers en viatge de creuer y que es trobava a 58 milles de distància. El seu capità immediatament canvià el rumb i es dirigí a tota màquina cap el lloc del sinistre. També contactà l'*Olympic*, el bessó del *Titanic*, que es trobava a 500 milles en direcció a Anglaterra.

A les 00:30 la proa estava ja submergida, a la 1:45 l'aigua arribava a la coberta de bots, això va desencadenar el pànic entre els que quedaven i va haver-hi trets i confusió... Només s'embarcaren en els bots de salvament 711 persones d'un total de 1.100 places disponibles als bots, donant-se preferència a la primera i segona classe, dones i nens principalment.

Un relat detallat cronològicament del que va succeir en el moment de l'evacuació i els moments finals es pot llegir en l'article esmentat de l'Agustí Martin i Mallofré. El *Titanic* es va enfonsar aproximadament sobre les 2:20 hores del dia 15 d'abril. Quan el *Carpathia* i la resta de vaixells van arribar-hi, únicament en quedaven les restes i el bots de salvament al seu voltant. El *Carpathia*, un cop recollits els aproximadament 700 naufrags, es dirigí cap a Nova York on els esperaven al moll més de 30.000 persones. S'iniciava en aquell moment la llegenda del naufragi més famós de la història.



▲ (fotografies Enciclopèdia Viquipèdia). ▲

El balanç de víctimes del *Titanic* fou al voltant de 1500 morts, les xifres oscil·len entre 1.491 i 1.513 víctimes. Els rescatats foren uns 700. Els membres de la tripulació foren els més afectats amb el 76% d'ells morts. El 75% dels passatgers de la tercera classe també resultaren morts. En termes més generals, la principal diferència de víctimes fou entre els homes i les dones. Només el 25% de les do-

nes van morir en l'enfonsament enfront del 82% dels passatgers de sexe masculí. Proporcionalment, van morir més infants que dones, 53 dels 109 nens van perdre la vida. No obstant això, el 70% de les dones i els nens van sobreviure al naufragi davant de poc més del 20% de homes, la galanteria (regla de “dones i nens primer”) es va imposar, a diferència de la majoria dels desastres marítims.

La companyia White Star va contractar diversos vaixells de Halifax per tal de recollir els cadàvers del naufragi. El primer a arribar a la zona va ésser el vaixell Mackay-Bennet, qui trobà més 306 cossos, un centenar dels quals foren sepultats a la mar. Altres són enterrats al cementiri de Halifax.

Com explica molt bé en Agustí Martín i Mallofré, de les investigacions nord-americanes i de les conclusions de la comissió d'investigació britànica de les causes del naufragi, es produí un abans i un després del sinistre del *Titanic*, atès que s'efectuaren canvis en totes les normes de seguretat marítimes, moltes de les quals són encara vigents avui.



▲ *RMS Titanic* (fotografia Enciclopèdia Viquipèdia).

## EN FRANCISCO CARRAU ROVIRA I EN JOSÉ PEDRO CARRAU ESTEVE ABORDO DEL RMS TITANIC

Els dos Carrau havien acabat de cloure el viatge de negocis per Europa, del que resta constància en una carta de sis pàgines que és a l'arxiu familiar. En aquesta missiva Francisco M. li explicava al seu germà els contactes, gestions efectuades i resultats obtinguts en la gira de negocis. També li notificava que, assabentat que

el transatlàntic faria el trajecte Nova York en sis dies, havia decidit canviar els passatges d'un altre vapor on pensava inicialment viatjar, pels del *Titanic*. Seria amés, afegia, una nova experiència<sup>9</sup>.

Havien adquirit els seus passatges de primera classe a les oficines de la White Star Line de Londres. Com succeïa en tots els vapors de l'època la primera classe era reservada als membres de l'alta societat i en Francisco M. Carrau ho era de l'alta societat uruguaiana. Els Carrau van ser, doncs, dues de les 325 persones que viatjaven en primera classe. El número del tiquet-passatge era el número 113059, £ 47 2s.

En Francisco i el seu cosí José embarcaren en el *RMS Titanic* en el port anglès de Southampton on s'iniciava el viatge. De la seva vida a bord durant les noranta-sis hores que navegà el vaixell en sabem alguns fets i en coneixem d'altres per testimonis de supervivents.

El primer que sabem és que Francisco M. i en José Pedro van embarcar al vaixell amb els passatges corresponents, però es van trobar que no se'ls havia assignat encara, malgrat tenir els bitllets, cap cabina. Cal dir que en el seu viatge inaugural molts detalls organitzatius del transatlàntic grinyolaven. En Francisco M. amb tranquil·litat i respecte, però fermament va cercar l'autoritat responsable d'assignació de cabines de la nau i l'amenaça d'organitzar un enrenou si no se solucionava el tema. Sembla que l'amenaça va tenir èxit i ràpidament els fou assignada una cabina<sup>10</sup>.

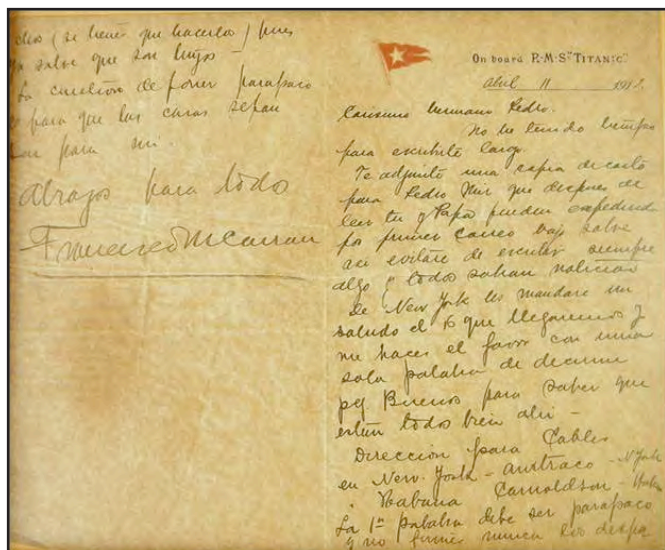
Dels primers dies del viatge, no en sabem gaire. Seran uns dies tranquils. El dia 10 d'abril el *Titanic* salpa a les 12:15 hores en un matí fred en ruta cap a Cherbourg on farà la primera escala i recollirà passatgers i el dia 11 entra a la badia de Cork i atraca davant de Queenstown, (Irlanda) atès que el moll i les instal·lacions portuàries no estaven preparades per rebre un vaixell de les seves dimensions. L'embarcament de passatgers (van pujar-hi 120) i vitualles es feren en petites embarcacions. Entre d'elles la recollida del correu dels passatgers per portar-lo a terra.

---

<sup>9</sup> Carta que es conserva a l'Arxiu-museu de Carrau & Cia de Montevideo.

<sup>10</sup> Informació extreta de la "Encyclopedia Titànica". Veure: <http://www.encyclopedia-titanica.org/> (web consultats en novembre de 2012).

Serà en aquesta escala del viatge que es comença a tenir notícies contrastades dels Carrau a bord del *Titanic*. Sabem que en Francisco M. poc abans d'arribar a la badia de Cork, redacta amb paper amb capçalera de la White Star Line una carta adreçada al seu germà Pere Carrau Rovira, directiu com ell de la Carrau & Cia (que es trobava a Montevideo (veure imatge)<sup>11</sup>. En el contingut de la missiva, molt breu, s'excusa de no haver pogut escriure amb més amplitud els últims dies del seu viatge per Europa, i li demana que li enviï per cable a Nova York notícies de la família. La carta va ser lliurada a l'estafeta del *Titanic* que la desembarcà amb la resta del correu en aquesta escala del viatge. Aquesta carta es rebrà setmanes després a Montevideo i restarà com testimoni escrit de l'últim contacte dels dos Carrau amb la família. Es dona la circumstància que una de les persones a qui Francisco M. demana al seu germà que li doni a llegir la carta és el vilassarenc Pere Mir Carrau (1855-1931) nascut al c/ de Sant Magí, cosí germà i vinculat des de sempre a Carrau & Cia.



◀ Última Carta de Francisco M. Carrau (Arxiu Carrau & Cia).

Els dies 12 i 13, i el 14, fins la nit, van transcórrer sense novetat pels passatgers. És imaginable que els dos Carrau gaudíssin dels serveis exclusius que la nau oferia als passatgers de primera classe. L'estada en les espaioses cobertes si el dia acompanyava, el bany a la piscina interior, practicar exercici al gimnàs, cercar llibres a la biblioteca, prendre un cafè als diversos bars i cafeteries, fruit de l'aroma d'un havà a sala de fumadors, assistir als balls que amenitzava l'orquestra... O bé

<sup>11</sup> La carta es conserva emmarcada a la sala de reunions de Carrau & Cia de Montevideo.



gaudir dels magnífics dinars i sopars que s'organitzaven. Per exemple del sopar que es va oferir la nit del 14 d'abril, poques hores abans del xoc que originà la tragèdia. Aquell dia es van servir quatre sopars, els dos de preceptius per la segona i la tercera classe, i dos més per la primera. D'aquest dos un corresponia a una festa privada organitzada per un grup de passatgers, i l'altra era l'habitual de cada nit. El menú que es va servir en aquest dia a la primera classe ha passat al annals de la història de la navegació comercial per la seva fastuositat. Un menú absolutament excessiu en quantitat i varietat. Els 10 serveis constaven, no d'un sol plat, sinó de fins a tres amb els seus acompanyaments, receptes apetitoses amb relativament pocs ingredients. Combinava un to francès, no en va el xef havia estat assessorat pel xef francès Escoffier de l'hotel Savoy de Londres, amb productes britànics com el salmó 'poché', el xai amb salsa de menta i, com no, el rosbif de llom de bou...<sup>12</sup>



▲ Restaurant de primera classe del *Titanic*  
(fotografía Enciclopedia Viquipèdia).

---

<sup>12</sup> Revista Alcazava article *El último menú del Titànic* de J. M. Mojica.  
Veure: <http://www.laalcazaba.org/el-ultimo-menu-del-titanic-por-jose-manuel-mojica-legarre/>.  
I l'article *Aquella fastuosa última cena* al web: *A bordo del Titànic*.  
Veure: <http://www.elmundo.es/especiales/2012/internacional/titanic/curiosidades/menu.html>  
(webs consultats en novembre de 2012).

De segur també que en Francisco M. Carrau i el seu acompanyant es van dedicar als contactes i la conversa amb la resta de components de la primera classe. El creuer era un lloc ideal per fer noves coneixences, establir nous vincles o reafirmar els existents amb persones importants amb poder o influents en els diversos àmbits econòmics, polítics, socials amb vistes a futurs negocis, projectes, aliances matrimonials... En aquest sentit hi ha evidències que els Carrau connectaren amb l'altre ciutadà uruguaià que viatjava en primera classe, membre igualment de la classe alta uruguaiana, bal qual possiblement coneixien. Es tractava de Ramón Artagaveytia, un acabalat “estanciero” de 72 anys i que havia embarcat en el Titanic a Cherbourg. Es donà la circumstància que aquest uruguaià d'ascendència basca ja havia viscut un altre naufragi, el del vapor Amèrica, que l'any 1871 es va incendiar i es va perdre prop de Montevideo. Artigaveytiaera, a més, un polític molt respectat militant del Partit Nacional de l'Uruguai que havia tingut una participació important en la vida política uruguaiana, tot i que vivia en aquells moments a Buenos Aires<sup>13</sup>.

Les següents notícies que tenim sobre en Francisco M. i José Pedro es refereixen ja als esdeveniments que succeïren després de les 23:40 h. moment que es produïa el xoc amb l'iceberg. Podem imaginar la situació pels testimonis dels supervivents. En pocs minuts va esclatar el pànic; ningú volia morir ofegat. Alguns dels passatgers van anar a comprovar el que passava i van tornar alterats colpejant les portes de les cabines dels seus familiars i coneguts, alguns del quals ja dormien, cridant que es vestíssin de pressa i es posessin les armilles flotadors. A coberta regnaven els crits i les pistoles. Per calmar els ànims, l'orquestra va començar a tocar valsos. Els oficials del vaixell van començar a posar ordre i organitzar l'evacuació enmig d'un considerable enrenou on regnava el pànic i la confusió, i abundaven els crits, les empentes, els cops de colze, etc. a l'hora d'abordar el bots de salvament...

És en aquets moments que tenim testimonis del capteniment d'en Francisco M i José Pedro Carrau. Són dos testimonis de passatgers que van sobreviure, però que divergeixen en les seves versions<sup>14</sup>. El primer correspon a en Julià Padró

---

<sup>13</sup> Informació extreta de la “Encyclopedia Titànica”. Veure: <http://www.encyclopedia-titanica.org/> (web consultat en novembre de 2012), i informació de Conrado Garcia Ferrés de la família uruguaiana ArocenaArtagaveytia.

<sup>14</sup> Informació extreta de la “Encyclopedia Titànica”. Veure: <http://www.encyclopedia-titanica.org/> (web consultada en novembre de 2012).

Manent, un català de Lliça de Munt que viatjava en segona classe i que observà i li quedà gravat el seu comportament. Afirmà que els dos Carrau, juntament amb l'altre ciutadà uruguaià Ramón Artagaveytia, es trobaven drets a coberta i a certa distància dels bots de salvament i contemplaven de forma serena i relaxada, la situació. Afirmà que en Francisco M. tenia un havà encès a la mà i que tots tres van rebutjar diverses vegades els consells de encabir-se en els primers dels bots salvavides als quals, com passatgers de primera classe, hi tenien dret preferent. Bots on sí hi pujaren la majoria de gent de primera classe que se salvà. Tot sembla assenyalar que deixaren la seva plaça a d'altres persones. L'altre testimoni és el passatger de primera classe Sr. Elmer Z. Taylorque, amb la seva esposa, també sobrevisqué, en dona una versió diferent. Segons ell... “els tres uruguaians estaven força espantats enmig de la confusió...”.

Els Carrau van desaparèixer amb l'enfonsament. Seran dues de les més de 1.500 persones, entre ells el capità Smith, molts passatgers, i gran part de la tripulació. Com tota catàstrofe on intervenen persones es van donar tot tipus de comportaments de què és capaç el gènere humà, des de la covardia i indignitat fins el despreniment, la cavallerositat i la valentia. Es van donar molts casos de conductes valeroses i heròiques com s'ha sabut després pels testimonis. I molts dels desapareguts van triar passar la seva última nit dignament escoltant els acords dels vuit músics de l'orquestra mentre el luxós transatlàntic s'enfonsava davant de les costes de Terranova. Intuïm, i ens agradaria que fos així, que en Francisco M. i en José Pedro estarien entre ells. No ho sabrem mai. Els seus cossos, a diferència del seu últim interlocutor Ramón Artagaveytia, mai van ser trobats. El cos de R. Artagaveytia fou trobat dies després a l'Atlàntic i les despulles foren enterrades a Montevideo.

## **L'IMPACTE DE L'ENFONSAMENT DEL *TITANIC* I LA DESAPARICIÓ DE FRANCISCO M. I JOSE PEDRO CARRAU A MONTEVIDEO I VILASSAR DE MAR**

La notícia de l'enfonsament del *Titanic* va donar molt aviat la volta al món. Els mitjans de comunicació de l'època s'en feren ressò, atès que ja funcionava el tèlex. Per tant, ràpidament la notícia arribà a Sud-Amèrica i a Catalunya. Hem de tenir en compte, però, que en aquell moment tot just començava la llegenda del *Titanic* i que la notorietat que té actualment no existia i que durant molts anys es va restringir al món anglosaxó. El naufragi, per tant, va tenir un tractament periodístic efímer. Va tenir repercussió temporal més duradora a Montevideo pel fet descobrir-se que hi viatjaven tres uruguaians un dels quals un prominent polític.

Així, els diaris de Montevideo “El Siglo”, “La Razón”, “El Bién Público”, “La Tribuna Popular”, “El Dia” i “La Democracia” van començar a difondre les notícies de la tragèdia del *Titanic* l’endemà passat del seu enfonsament. Fent referència a que a bord viatjaven tres passatgers de l’alta societat uruguaiana. Alguns van publicar notícies inexactes del naufragi. El diari “La Democràcia”, lligat al Partido Nacional uruguaià del qual R. Artagaveytia era militant, va titular el dimarts 16 d’abril: “Naufragi del vapor *Titanic* amb 3.150 passatgers i tripulació abordo. Tots salvats!”<sup>15</sup>.

Tres dies després, el diari no només informava sobre el balanç de víctimes: ja era *vox populi* que hi havia tres uruguaians en la tragèdia. I que el nombre de passatgers era sensiblement menor al informat en les primeres informacions: viatjaven al *Titanic* unes 2.200 persones, de les quals només 700 van sobreviure.

El dia 17 d’abril, el diari “El Siglo” revelava que, a més de R. Artagaveytia, els Carrau també es trobaven a bord. Escrivia “Aquests senyors es trobaven fa algun temps a Europa d’on, segons notícies, havien d’emprendre viatge als Estats Units. La catàstrofe ocorreguda al vapor *Titanic* va fer sospitar, donades les coincidències de les dates de sortida d’aquest vaixell i l’anunci de la partida dels estimats compatriotes, que aquests es trobessin a bord”.

A les diferents famílies Carrau de Montevideo la notícia va caure com una bomba. Cal dir que el sinistre va coincidir amb el viatge del pare de Francisco M., en Pere Carrau Ferrés, i un dels seus germans a Vilassar de Mar. Ràpidament des de Carrau & Cia es telegrafia a Londres i des d’allà van rebre un cable en el qual s’expressava més o menys el següent: “Francisco Carrau i José Pedro Carrau es trobaven a bord del *Titanic*. No hi ha notícies dels passatgers però sí grans esperances de trobar-los fora de perill”. També la informació del cònsol uruguaià a Nova York quan els va assegurar que un passatger que havia sobreviscut a la tragèdia els havia vist a tots dos caminant per la coberta del vaixell, després del xoc amb l’iceberg, alimentà les esperances.

---

<sup>15</sup> Article del diari “El País” de Montevideo *Panorama de la prensa uruguaya a principios de siglo 1807-1818* .seguim especialmente l’article de Andrés López Reilly *Los uruguayos de la primera clase del Titanic*.

Veure: <http://www.elpais.com.uy/120415/pciuda-636267/ciudades/los-uruguayos-de-la-primera-clase-del-titanic/> (consultat el novembre de 2012).

Però quatre dies després, el diari catòlic de Montevideo “El Bién Publico” publicava en una columna titulada simplement “Francisco i José Pedro Carrau”, amb el text que traduïm del castellà: “Desgraciadament tendeixen a confirmar-se les primeres notícies transmeses pel fil telegràfic, sobre la desaparició en el naufragi del *Titanic* dels dos distingits compatriotes amb els noms dels quals encapçalem aquestes línies. La trista notícia afegeix així un nou motiu de dol per a la nostra societat, ja commoguda per la dolorosa repercussió que la terrible catàstrofe va suscitar a tot el món civilitzat. Comerciants honestíssims, que a la seva intel·ligència unien un caràcter noble i un esperit obert a les inspiracions del bé, els dos estimats compatriotes havien aconseguit vincular per tan belles qualitats, el seu nom i la seva persona al record i l’afecte de la nostra societat. D’aquí l’unànimement de pesar amb què ha estat acollida la sensible nova que a nosaltres, a més de dos honestos comerciants i de dos bons amics, ens recorden a dos distingits catòlics que al costat de nosaltres van lluitar sota la mateixa bandera i pel triomf dels mateixos ideals”<sup>16</sup>.

La família va rebre la confirmació via tèlex de la catàstrofe i el balanç de víctimes. A partir d’aquest fets la família va tractar per tots el mitjans de saber el parador dels dos familiars. Fins dos mesos després no se’n va saber res. Per la qual cosa se’ls donava per morts.

Unes setmanes després de l’enfonsament va arribar a Carrau & Cia la carta enviada per Francisco M. des de Queenstown, (Irlanda) a la qual ja hem fet referència. Com hem comentat, l’enviava aquest últim anunciant detalls del viatge que mai arribaria a acabar. També des d’una rel·lotgeria de Londres li arribava a la família un paquet que contenia el rellotge d’or de butxaca que Francisco M. durant la seva estada a la ciutat els hi havia confiat per la seva reparació, amb l’ordre que li enviessin a Montevideo<sup>17</sup>.

El juliol de 1912, tres mesos després de l’accident, va arribar una carta oficial de la companyia White Star Alliance des de Southampton on comunicava que els seus cossos no s’havien trobat i que, en conseqüència, els donaven per morts. El 10 de juliol, vuit dies després, es va rebre una segona carta de la mateixa compan-

---

<sup>16</sup> A. López Reilly. *Ibídem*.

<sup>17</sup> El rellotge es conserva a l’Arxiu-Museu de Carrau & Cia de Montevideo.





◀ Rellotge pertanyent a Francisco M. Carrau (Arxiu-museu Carrau & Cia).

via datada a Nova York que remarcava la impossibilitat que fossin vius<sup>18</sup>.

A partir d'aquest moment les dues famílies es dedicaren per una part a assumir la realitat i al dol per la desaparició dels dos familiars desapareguts, amb els rituals religiosos, funerals sense cos present, editant l'esquela mortuòria que adjuntem. Per l'altra, a comunicar la seva mort a la resta de la família i amics de Vilassar de Mar i Santiago del Estero entre d'altres.

Pel que fa a Carrau & Cia, l'impacte de la desaparició de Francisco M. fou enorme al sí de l'empresa. La història familiar recorda que en els seus quasi 170 anys d'història l'any 1912 està marcat, a més de per la desaparició del dos familiars Carrau, pel fet que va ser l'únic any que la companyia va tenir pèrdues.

L'equip de direcció s'hagué de reorganitzar. El germà del Francisco M., Pedro Carrau Rovira va haver de fer-se càrrec de la direcció de la firma, amb els altres germans Julio en la part comercial, Guillermo en l'activitat marítima i Eduardo en el Port de Montevideo. Com "conseller" continuava el cosí vilassarenc Pere Mir Carrau, sempre vinculat a la firma<sup>19</sup>.

La desaparició de Francisco M., el seu director, afectà tant el personal directiu de segon nivell com els treballadors. Un exemple del respecte i l'afecte de que aquest gaudia és la placa que li dedicaren, que es conserva en l'Arxiu-museu de la companyia a Montevideo.

---

<sup>18</sup> Les cartes i certificats de la White Star Alliance i d'altre informació es conserva a l'Arxiu-Museu de la firma.

<sup>19</sup> Veure: Llibre commemoratiu dels seus 150 anys de Carrau & Cia elaborat per la firma i editat el 1993 *150 Años embarcados en la misma empresa*.

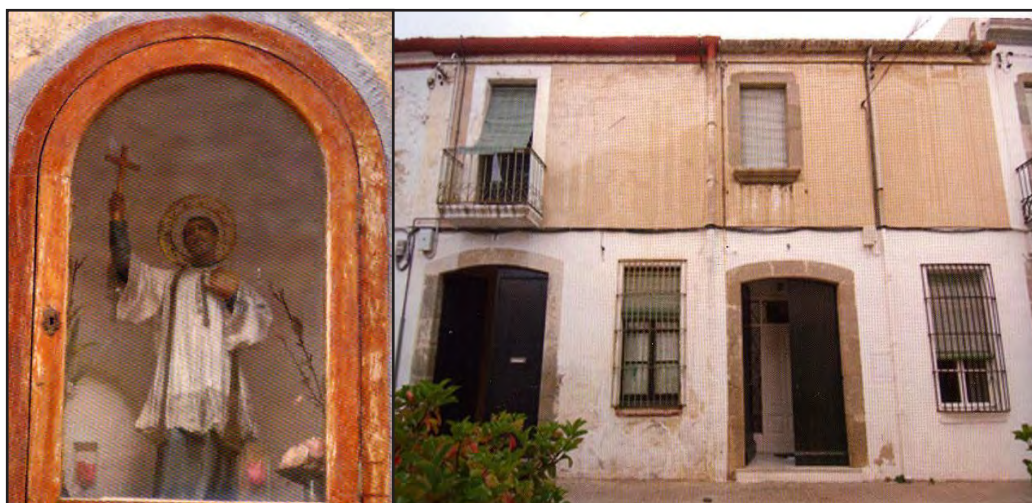


▲ Recordatori del funeral (Arxiu-museu Carrau & Cia).

► Placa memorial sufragada pels treballadors de Carrau & Cia (Arxiu-museu Carrau & Cia).



L'impacte i repercussió a Vilassar de Mar és més difícil de determinar. Sabem que en Francisco M. i José Pedro en el seu viatge de negocis a Europa per tal d'obtenir crèdits i cercar productes susceptibles de distribuir a l'Uruguai, havien viatjat a Espanya en concret a Galícia i, de retorn cap a Londres, van visitar Vilassar de Mar, doncs era una cita obligada atesa la vinculació no sols familiar sinó, com hem dit, de negocis dels Carrau dels dos costats de l'Atlàntic. Els Carrau de Can Franciscó vilassarencs havien creat després de la mort de Joan Carrau Ferrés l'empresa "Hijos de Juan Carrau" amb magatzems a Vilassar de Mar i Calatayud i oficines a Barcelona. De segur que en la visita també es va tractar de negocis. Margarita Carrau Bonomi, així ho afirma<sup>20</sup>. Era un viatge de negocis però també iniciàtic.



▲ Capelleta  
de Sant Francisc

▲ Cases dels Carrau  
vilassanencs al c/ del Roser, N° 7 i 9

No sabem si en Francisco M. ja coneixia Vilassar de Mar: Probablement sí, bé perquè el 1905 amb vint-i-un anys ja havia fet viatges de negocis com consta als arxius de l'empresa, o bé perquè acompanyés el seu pare, Pere, en algun dels freqüents viatges i estades que feia a Vilassar de Mar. Sabem també de la seva vinculació amb la vida de la vila ja que apareix com a contribuent en el llistat de

---

<sup>20</sup> Conversa personal i el document promocional *Innovació i Tradició* del l'empresa "Vinos finos Juan Carrau S.A.". Margarita Carrau ho resumeix molt bé: "... foren a Vilassar a comprar vi al seu cosí, i a Londres a comprar whisky..." També en un document escrit de Mercedes Carrau Ochoa (Arxiu de Carrau & Cia).

donants de la col·lecta en favor dels pescadors víctimes del esfereïdor temporal de 1911, organitzada per la colònia vilassarenca de Montevideo.

Amb tot, si no fos així, si no havien esta mai a la vila, per ell, i sobretot per José Pedro que per la seva curta edat no coneixia la terra del seu pare ni, personalment, els seus oncles i cosins vilassarencs, l'estada havia de ser entranyable. Testimonis familiars han guardat memòria de la visita<sup>21</sup>. Els dos Carrau van ser a la casa pairal del C/ Sant Francesc, als dos magatzems i a les cases dels n. 7 i 9 del carrer del Roser, on vivien els de *Can Franciscó*. I també a “*Cal Pep* del c/ Sant Roc, on vivien els germans del pare de José Pedro. Els testimonis recorden que l'oncle de José Pedro, en Joan Carrau Pérez en “*Joanet Pep de Cal Pep* va lliurar als dos Carrau una talla de Sant Francesc en una capelleta de les que antigament als pobles passaven de casa en casa, perquè la portessin a Montevideo. Segons els informants, la capelleta es va salvar del naufragi del *Titanic*, va ser recollida entre les restes i lliurada a Montevideo on va restar un temps al Museu–arxiu de l'empresa.

► Magatzems de vins dels Carrau del c/ Sant Francesc i del c/ del Roser.



---

<sup>21</sup> Seguim aquí el treball inèdit *José Pedro i Francisco Carrau, originaris de Vilassar de Mar i el naufragi del Titanic* de Sara Masó i Maristany a qual he tingut accés, on la autora fa esment d'una sèrie d'informacions sobre l'estada a Vilassar facilitades per Joan Anton Carrau i Gironella, de Vilassar de Mar, cosí dels Carrau desapareguts.



Per tant, quan succeeix l'enfonsament del *Titanic* el grau de vinculació i els records de la visita dels dos Carrau era recent. El que no coneixem és quin és el moment en que la notícia arriba a la vila i el grau de repercussió. Vilassar de Mar era, en aquella època, una població petita, sense mitjans de comunicació diaris i que depenia en aquests aspectes de la premsa que arribava de Barcelona, Aquesta tampoc es caracteritzava per una gran qualitat informativa pel que fa a les notícies procedents de l'estranger, en particular les que es refereixen al món anglosaxó. Un exemple: el primer diari en publicar la notícia és el “Diario de Barcelona” el mateix dia 15 d'abril sota el títol “Detalls de un sinistre marítim”. On en poques línies es deia que el transatlàntic havia xocat amb un iceberg, demanava auxili i que s'enfonsava de proa i que les dones eren als bots de salvament. Els dies següents continuarà publicant notes d'agència. Altre diari, “La Vanguardia”<sup>22</sup>, comença a publicar notícies del enfonsament el 17 d'abril de 1912 en les seves pàgines 9 i 10, que són tots despatxos d'agència datats a Nova York, Londres, París o Halifax i de no més 5 o 10 línies. Segueix publicant petites notes basades en despatxos d'agència els dies següents. Caldrà esperar al dia 27 d'abril que publiqui un article d'anàlisi del seu corresponsal a Londres, un britànic, amb el títol “La tragedia del *Titanic*”. I el següent article d'un col·laborador del diari amb el títol “A propósito del *Titanic*” no serà fins 16 de maig. Després el tema s'anirà diluint. Podem concloure que el ressò a Barcelona i Catalunya per part de la premsa, fou força limitat.

Tot fa pensar que la notícia passés desapercebuda a Vilassar de Mar, perquè amb casi tota seguretat els Carrau vilassarencs desconeixien la presència dels dos Carrau uruguaïans a bord del *Titanic* ja que, com hem dit, va ser a última hora que canviaren el passatges per viatjar en ell. Segurament la notícia de la tragèdia devia ser comunicada dies després per cable telegràfic o via postal.

És segur, però, que la cosa devia canviar l'última setmana d'abril perquè per una font indirecta detectem la presència a Vilassar de Mar del pare de Francisco M. per fer una de les sovintejades estades. La font és el seu cosí Josep Berdaguer Ferrés que en una carta al seu germà Jaume a Santiago del Estero on s'havia establert, datada el 30 d'abril de l'any 1912 li manifesta:... *He tingut el gust de saludar Pere Carrau Ferrés i el seu fill gran. La seva arribada ha coincidit amb la pèrdua del “Titànic” on com sabràs viatjaven altre fill d'ell i un de Francisco,*

---

<sup>22</sup> Veure: Hemeroteca de “La Vanguardia”: dia 17 d'abril de 1912.



*les pèrdues de tots dos hem sentit molt. Cal conformar amb les destinacions de la vida...*<sup>23</sup>

Amb tota seguretat per tant les famílies Carrau vilassarenques serien informades i viurien els esdeveniments mitjançant les informacions que devien arribar des de Montevideo i les gestions per part del pare i el germà del Francisco M., que en aquell moment eren a Vilassar de Mar.

No coneixem, però, la repercussió pública. No hi ha cap evidència escrita coneguda del fet en la documentació històrica de la vila, i les orals, lògicament, han desaparegut. Intuïm que, com passa en aquest casos, en una població marinera avesada als naufragis i per tant a la pèrdua de vaixells i desaparició de familiars, durant uns dies o setmanes devia ser *vox populi* entre els vilatans, però amb el temps el fet quedà relegat a l'àmbit familiar. Un factor que segurament va influir és el temps que va trigar, més de tres mesos, la confirmació definitiva de la mort dels dos familiars. Durant aquest temps els familiars directes es dedicaren a escampar la notícia als parents residents en altres països, distribuint el recordatori que s'edità a Montevideo i escrivint cartes de condolença als pares dels dos Carrau desapareguts.

Un exemple d'aquest capteniment seria el dels cosins Berdaguer vilassarencs, establerts a Santiago del Estero, ciutat on havia nascut en José Pedro en 1894. En concret en Jaume Berdaguer Ferrés, cosí del seu pare, Francesc Carrau Pérez, amb qui havia treballat en la seva estada a Santiago i amb el qual mantenia vinculació tot i el retorn d'aquest a Montevideo. Hi ha constància en aquest sentit que el dia 20 d'abril des de Santiago del Estero en Jaume Berdaguer envia una carta a Montevideo demanant notícies al seu cosí Francesc. S'ha conservat la resposta d'aquest des de Montevideo que es de data 27 d'abril. Es reproduïx íntegra en versió catalana<sup>24</sup>. El text és el següent:

---

<sup>23</sup> Carta del 30 d'abril de 1912 en castellà com era norma a l'època, de Josep Berdaguer Ferrés conservada a l'arxiu de la família Berdaguer-Casanovas.

<sup>24</sup> Carta del 27 d'abril de 1912 en castellà de Francesc Carrau Pérez conservada a l'arxiu de la família Berdaguer-Casanovas.

Montevideo abril, 27 del 1912  
Sr. Jaume Berdaguer Ferrés  
Santiago del Estero

*Benvolgut Jaume,*

*Obra en el meu poder la teva atenta carta data da el 20 d'abril on t'interesses per la sort del meu fill Josep Pedro i el meu cosí Francisco Carrau agraïnt molt els teus bons desitjos.*

*Malauradament no et puc donar aquestes bones notícies tan esperades per tots, doncs una vegada coneguts els noms de les persones salvades al vapor "Carphatia" que va ser l'únic que va arribar a temps per recollir els nàufrags que estaven en els bots, hem perdut tota esperança i estem completament convençuts que malauradament van morir en el naufragi del Titanic.*

*Figura't per un moment estimat Jaume quan gran i dolorós és el disgust que estem passant ara i experimentant avui, en pensar en la pèrdua per sempre del nostre tan estimat fill, que ple de salut, satisfacció i alegria, va emprendre un viatge que tan profitós hauria estat per a la seva formació: i el que més ens desespera és pensar en una mort tan tràgica com la que va li tocar i que qui sap el que hauran sofert.. Això és molt trist.*

*Ja no té remei és un cas consumat i no hi ha res a fer, no ens toca més remei que buscar el refugi de la resignació i pensar que aquest era el seu destí i conformar-se amb la voluntat de Déu.*

*Demano que quan preguin els tinguin presents en les seves oracions, demanant a Déu pel descans etern de les seves ànimes.*

*Records de Margarida, els meus fills i meus per a tu, Eulàlia, fills i demés família puguin ordenar.  
El teu cosí.*

*Francesc Carrau*

Carta de la 2/ mayo 1912

Montornès Abril 27 de 1912

Dr. Don. Jaime Berdaguer Ferrés  
Montornès del Estero

Apreciado Jaime: Obra en mi poder  
tu atenta carta fecha 20 del corriente  
en la cual te interesas por la suerte  
de mi hijo José Pedro y de mi primo  
Francisco Carrau agradeciendo muchí-  
simo tus buenos deseos.

Desgraciadamente no puedo darte  
estas buenas noticias tan esperadas  
de todos, pues una vez conocidos  
los nombres de las personas salvadas  
en el vapor "Carpentier" que fue  
el único que llegó a tiempo para  
rescatar a los naufragos que estaban  
en los botes, hemos perdido toda  
esperanza, y estamos completa-  
mente convencidos que desgra-

▲ Carta de Francesc Carrau Pérez a Jaume Berdaguer Ferrés (pàgina 1)

Carta de Francesc Carrau Pérez a Jaume Berdaguer Ferrés (pàgina 2) ▼

ciadamente murieron en el nau-  
fragio del "Tetani".

Figurate por un momento que  
sólo fuesen Juan grande y dolores  
es el disgusto que estamos hoy expe-  
rienciando al pensar con la pérdida  
para siempre de nuestra tan querida  
hija, que llena de salud, satisfacción  
y alegría, comprendía en verdad que  
tan provechosos había sido para  
su formación; y lo que más nos  
dole por es pensar con esta mu-  
te tan trágica como la que les  
tocó, que quien sabe lo que habrán  
sufrido, esta es muy triste.

Tu no hay remedio, es un caso  
consumado y nada hay que hacer,  
no nos queda más remedio que bus-  
car el refugio de la resignación  
y pensar que este sea su destino  
y conformarse a la voluntad de Dios.

Pido que cuando regres lo ten-  
gan presente en sus oraciones pidién-  
dole a Dios por el descanso eterno  
de sus almas.

Recuerdos de Margarita, mis hij-  
os, para ti, Lulalia, hijo, y de  
mis familia, quedando a donde a  
tu primo y D. F. Carrau

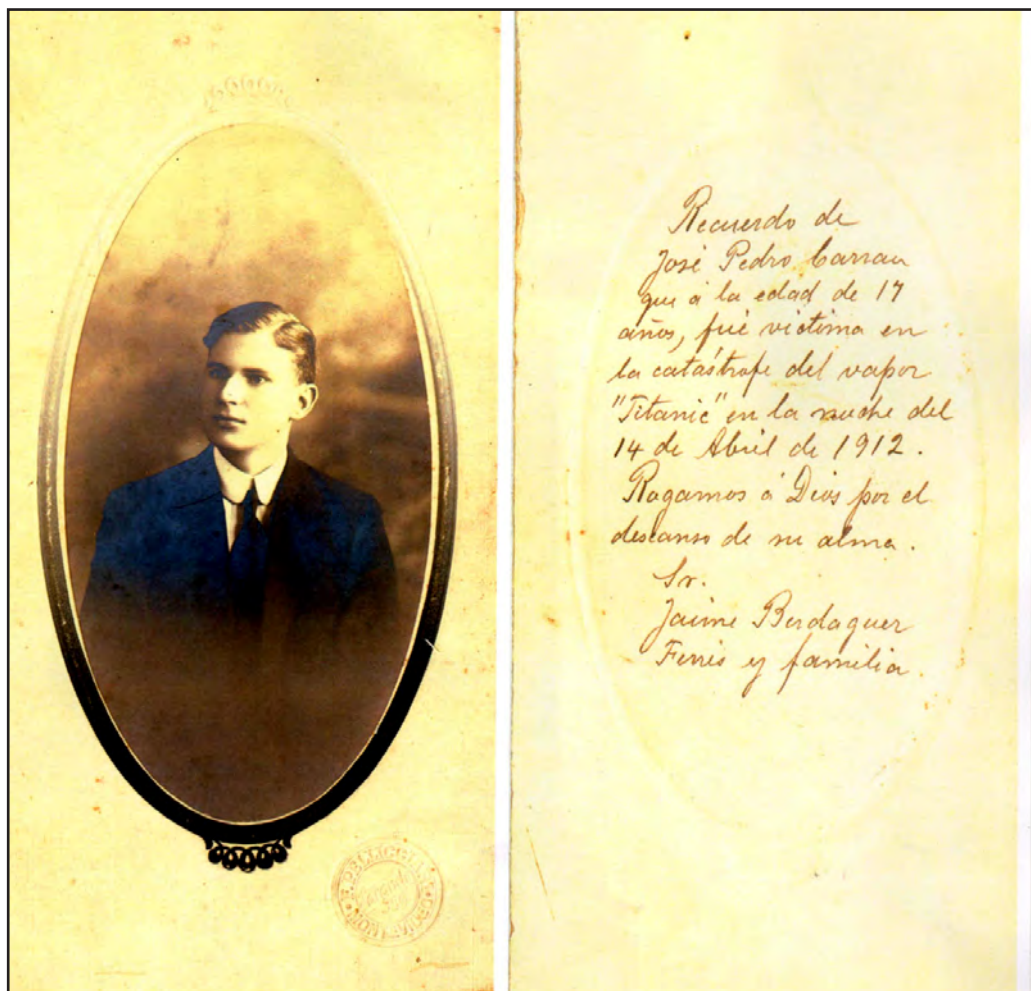
La seva lectura ens ajuda a comprendre l'estat d'ànim i la manca d'esperança que ja en aquestes dates tenien la família del José Pedro, el seu dolor i desesperació i al mateix temps de la resignació d'un pare trasbalsat per la desaparició d'un fill en el qual havia dipositat tantes expectatives. És d'imaginar que aquesta carta no fos l'única i que es produïssin molts més intercanvis de correspondència entre altres membres i parents de les dues famílies, geogràficament allunyats.

Un cop confirmada la mort dels dos Carrau que viatjaven al *Titanic* la situació entrà en un altra fase. La d'elaboració del dol. El procés d'assumir afectiva i emocionalment la pèrdua dels essers estimats, d'assumir progressivament la seva desaparició. Aquest procés, és sabut, té uns ritus i comportaments determinats on influeix l'edat dels finats, el tipus de mort... i la religió. En una societat com la vilassarenca i la uruguaiana dels Carrau, la religió jugava un paper molt important. La resignació cristiana havia estat un element cabdal del procés d'elaboració i assumpció de la pèrdua. Sempre present en els més de 300 anys d'existència d'una vila tan lligada al mar en totes les vegades en què la natura, en forma de catàstrofe nàutica, havia colpejat en forma de desaparicions o mort de pescadors i mariners. Un exemple molt pròxim a la família del, ja en aquell moment desaparegut, Francisco M. Carrau Rovira. El seu pare, Pere Carrau Ferrés havia patit, unes dècades abans, la desaparició del seu germà Francesc que es dirigia a Santo Domingo, quan la polacra on viatjava va desaparèixer en mig de l'Atlàntic sense deixar rastre.

De segur que les famílies seguien per José Pedro i en Francisco M. tot el procés de dol, que com hem dit s'expressava en la exteriorització de signes, i a la vida quotidiana: el color negre en el vestit, la restricció en l'assistència a determinats actes o esdeveniments lúdics, l'edició d'esqueles, els recordatoris, l'acte de l'enterrament (dificultat en aquest cas per la inexistència dels cossos), les misses funerals i serveis religiosos, el suport afectiu de la xarxa familiar i parental, les visites de condol i la redacció de cartes dels que eren lluny. Un exemple d'aquest suport de xarxa familiar que s'ha conservat seria la iniciativa del mateix Jaume Berdaguer Ferrés, el cosí més amunt esmentat, quan feu editar còpies d'una fotografia del fill del Francesc Carrau i amb un text manuscrit per distribuir-les com recordatori als membres de la seva família de Vilassar<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Fotografia de José Pedro Carrau Esteve es conserva a l'arxiu de la família Berdaguer-Casnovas.



▲ Recordatori de José Pedro Carrau Esteve amb text adjunt manuscrit.

## **EPÍLEG: La desaparició de Francisco M. i José Pedro Carrau al naufragi del Titànic. Un episodi ben viu a Montevideo i oblidat a Vilassar de Mar**

La memòria de la desaparició del José Pedro i Francisco M. ha continuat viva al sí de les famílies Carrau de Montevideo i en especial a les dues empreses propietat de les famílies l'empresa Carrau & Cia de la qual hem parlat abastament i de l'empresa Vinos Finos Juan Carrau S.A.. En especial la primera, que des del primer moment va conservar la documentació i els objectes relacionats amb l'episodi del naufragi. De fet es pot dir que forma part de la cultura de les dues empreses. Aquets últims anys en que la fascinació pel *Titanic* ha ressorgit amb força, en especial aquest any del Centenari, han efectuat una tasca de presència



i de divulgació als mitjans de comunicació en especial d'Uruguai i l'Argentina, oberts sempre a les demandes dels mitjans: Sempre explicant, atès que és un tret assumit com diferencial i prestigiós, l'orgull de l'origen vilassarenc de les famílies i dels dos Carrau desapareguts, tot i que lògicament la majoria de mitjans posen l'accent en la seva nacionalitat uruguaiana.

No ha succeït el mateix a Vilassar de Mar on el fet singular que lligava el naufragi del *Titanic* i Vilassar de Mar basat en què dos membres Carrau, fills de vilassarencs, havien desaparegut en el sinistre es va anar diluint en el temps. Restà reduït al cercle familiar de determinades famílies. En la pràctica desaparegué de la memòria històrica de la vila quan els descendents contemporanis que la transmetien oralment es foren morint. Probablement en no existir constància escrita en les publicacions de la vila (no apareix ni en el llibre de Lluís Guardiola, ni al de Vicenç Casanovas, ni en la revista *Singladures...*) segurament també perquè la notorietat del naufragi queda restringit durant molt de temps al món anglosaxó com explicàvem a la introducció. El fet de figurar com a uruguaians quan les llistes tingueren repercussió pública no ajudà. En conseqüència ha restat desconegut pels joves historiadors i els estudiosos locals. Em sembla que val la pena rescatar-los de l'oblit.

L'autor vol contribuir amb aquest treball en aquest any que se celebra el centenari dels esdeveniments a aquest propòsit de retornar-los a la memòria històrica de la vila.

### ***POST SCRIPTUM***

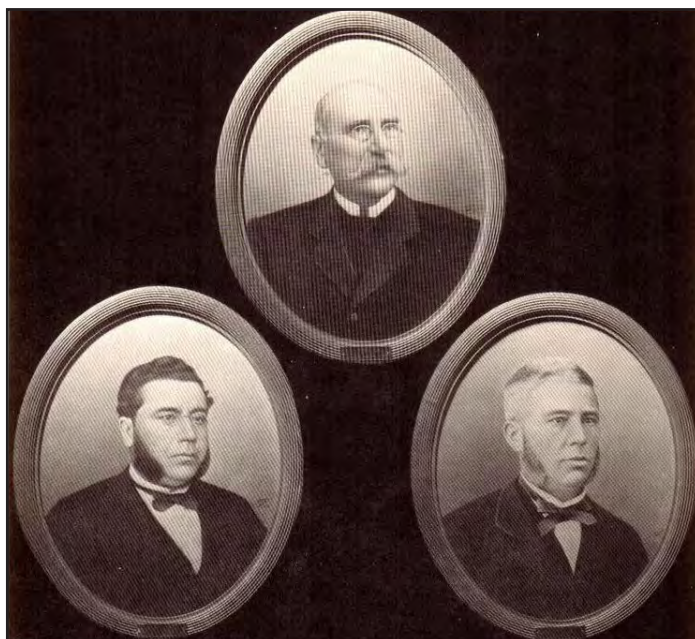
Aquest autor vol, per una part, fer un reconeixement als components de diverses generacions de Carrau uruguaians, la llista es llarga, els Carrau Rovira, els Carrau Pérez, els Carrau Ochoa, els Carrau Olascoga, els Carrau Dibarrart, els Carrau-Carrau, Mir Carrau, els Carrau Sust, els Carrau Pujol, els Carrau Bonomi... que han conservat i divulgat aquest patrimoni material i immaterial i la seva estimació a Vilassar de Mar en el transcurs dels més de 170 anys de l'establiment dels Carrau a l'Uruguai. Per l'altra agrair l'acolliment i les facilitats que va tenir en la seva visita a l'Arxiu-Museu de Carrau & Cia que en gran part li ha permès reconstruir els esdeveniments dels dos familiars Carrau i escriure aquest treball.



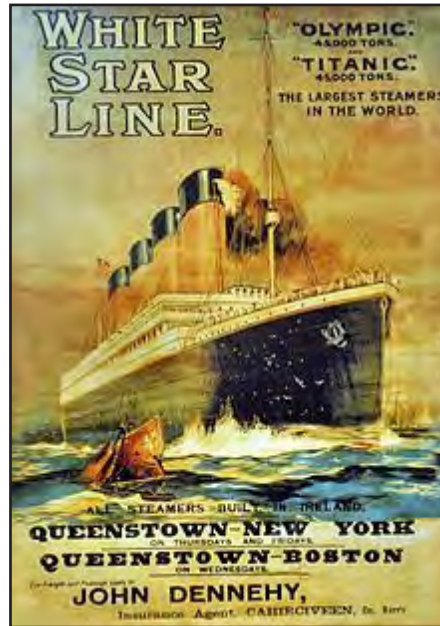
**ANNEX D'IMATGES D'OBJECTES Y FOTOGRAFIES que es conserven  
al Museu-Arxiu de Carrau & Cia de Montevideo, Uruguai**



Seu actual de Carrau & Cia on es troba el Museu arxiu de Carrau & Cia.



Pau Carrau Ferrés (1833-1861), Pere Carrau Ferrés (1838-1924), i Joan Carrau Ferrés (1822-1897) (Museo Carrau & Cia).



Cartell promocional Titanic (Museo Carrau & Cia).



Medalla commemorativa dels 150 anys (Museo Carrau & Cia).



Cartell promocional de la consignatària Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).



Taulell amb el rètol de 1843-1856 de Juan Carrau fundador de Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).



Quadre del *Titanic* que es troba al Museo Carrau & Cia.



Una de les primeres seus de Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).





Menú de l'última nit de primera classe *Titanic* (Museo Carrau & Cia).



Panoràmica d'alguns objectes del Museu Carrau.

## BIBLIOGRAFIA I FONTS DOCUMENTALS

### Llibres:

CARRAU DIBARRART, Ernesto; Lamas, Diego. *150 años embarcados en la misma empresa* Montevideo 1993, edició privada 104 Pp

NAVANUEL PLAZA, Rodolfo I. *Un linaje catalán en el río de la Plata*, D. Francisco Rovira Salta , República Argentina 2011, edició autor 195 Pp.

BAS, Damià. *Galeria de penja-ases (motius dels vilassarencs de mar)* Vilassar de Mar 2003, edició de l'autor 280 Pp.

CABRE, Tate, OLIVÉ, Mireia. *El Vilassar de Mar dels indians* Lleida 2012 Pagès Editors 158 Pp.

MASÓ MARISTANY, Sara. *L'imprudència del Titanic* Barcelona 1998 La Campana 200 Pp.

### Articles:

MARTÍN MALLOFRÉ, Agustí. *El Titànic, un abans i un després* revista Singladures n°22 Vilassar de Mar 1998.

MASÓ MARISTANY, Sara. *José Pedro Carrau i Francisco, originaris de Vilassar de Mar i el naufragi del Titanic* treball inèdit

### Altres fonts

*Encyclopedia Titanica*. Veure: <http://www.encyclopedia-titanica.org/>  
(consultat novembre de 2012)

*Titanic Historical Society*. Veure: <http://www.titanic1.org/>

*TitanicMuseum*. Veure: <http://www.titanic1.org/museum/index.asp>  
(consultat novembre de 2012)

*Enciclopèdia lliure Viquipèdia*. Veure: [http://ca.wikipedia.org/wiki/RMS\\_Titanic](http://ca.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic)  
(consultat novembre de 2012)

CASANOVAS BERDAGUER, Jordi. *Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo* Base de dades .

Carrau & Cia *Archivo-Museo Histórico de la empresa* Montevideo (Uruguay).  
(Consulta de documents octubre de 2012)